

Corvette C1 1953

MOTORNYTT **måndag 28 oktober**
Föregående **fredag 25 oktober**



1. Tesla kör om General Motors – värderas högst i USA

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-10-25, 15:40

Teslas aktier har stigit med 17 procent sedan det stod klart att elbilstillverkaren redovisar en vinst under årets tredje kvartal. Detta trots att företaget dragit in mindre pengar än beräknat, och pluset i balansräkningen beror på effektiviseringar och minskade tillverknings- och materialkostnader, rapporterar Reuters.



En direkt följd av att aktien steg med 17 procent är att Tesla nu passerar General Motors och är den amerikanska biltillverkare med högst börsvärde. I skrivande stund värderas till 522 miljarder kronor och GM till 493 miljarder kronor.

Det är inte första gången Tesla värderas högre än GM. Vi rapporterade om det redan 2017. Men sedan dess har det svängt ett par gånger och GM har varit stabila i toppen under en längre tid.

Under det tredje kvartalet levererade Tesla nära 100.000 bilar globalt.

"Inte nog med att siffrorna såg bra ut, företaget (Tesla) har meddelat att man ligger före tidsplanen med både Model Y och fabriken i Shanghai. Tesla har fått sin beskärda del med bakslag genom åren, men verkar nu har växlat upp", säger marknadsanalytikern David Madden till Reuters.

Tesla krossar alla förväntningar – och snabbar på Model Y

Tesla passerade Fords börsvärde och utmanar GM – konkurrenterna beskrivs som "desperata"

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Lexus presenterar LF-30 Electrified Concept

Mattias Rabe, 23 oktober 2019

Lexus har tagit fram en vision vid namn Lexus Electrified som ska beskriva hur märkets elektriska framtid är tänkt att se ut. Först ut för att gestalta visionen är LF-30 Electrified Concept.



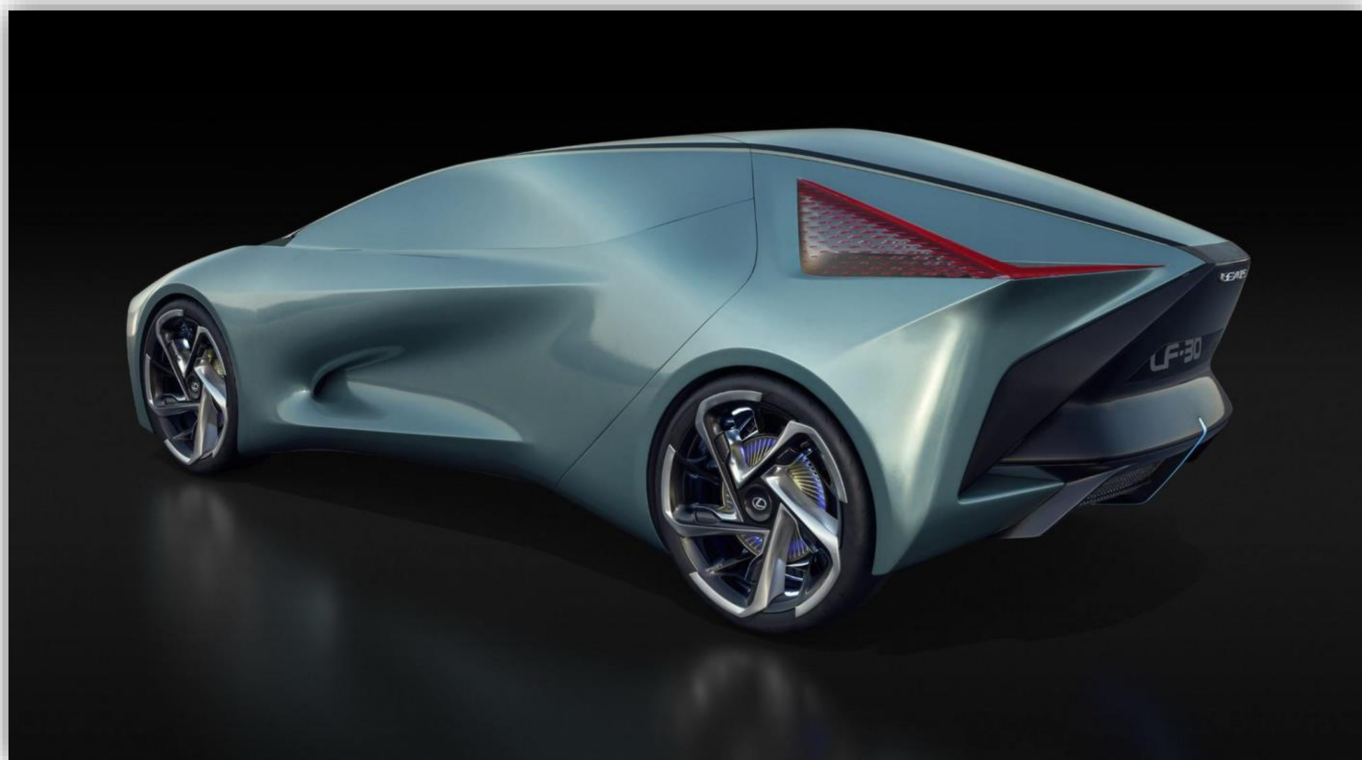
Toyota och Lexus är på väg in i en ny fas med elektrifierade bilar som ska leda fram till både laddhybrider och elbilar. Lexus vision av sistnämnda typ presenteras på bilsalongen i Tokyo genom något de kallar för Lexus Electrified. I november, alltså om bara några veckor, får vi se märkets första helt eldrivna bil, men för att vi redan nu ska få insyn i vad som kan stå och vänta bakom nästa krön passar de på att presentera konceptbilen LF-30 Electrified Concept.





Enligt Lexus visar LF-30 upp ett helt nytt sätt att bygga elbilar, och mycket riktigt är konceptbilen fullproppad med tekniska detaljer som inte hör till dagens elbilar, varken för förare eller passagerare.

Ekologiskt hållbara material har använts till LF-30 Electrified Concept, bland annat yakisugi (förkolnat cederträ) i golv och styrkontroller samt återvunnet stål i dörrpanelerna.



Bilen är utrustad med fyra elmotorer monterade i respektive hjul. Drivkraften kan individuellt anpassad mellan fram- och bakhjulen vilket gör att LF-30 kan vara framhjulsdriven, bakhjulsdriven och fyrhjulsdriven. Lexus kallar tekniken för Lexus Advanced Posture Control och deras avsikt är att den ska ta plats i märkets alla framtida elektrifierade modeller.

Elmotorerna i Lexus LF-30 Electrified Concept levererar 400 hästkrafter och 700 newtonmeter vilket räcker till en 0-100-tid på 3,8 sekunder och en begränsad toppfart på 200 km/h.

Till drivlinan hör ett batteripaket på 110 kWh som kan snabbladdas med maximal laddeffekt på 150 kW. När batteriet är fulladdat ska bilen kunna rulla 50 mil (WLTP) innan det är dags att åter ladda.

Laddningen kan ske trådlöst och övervakas av artificiell intelligent, AI, som anpassar laddningen till hur bilen normalt brukas.

Kopplingen mellan förare och framhjul är inte mekanisk som det oftast är på dagens bilar, i stället är det elektroniska styrsystem som hanterar förarens indata (via ratten) för vidareförmedling till hjulen. Steer-by-wire heter tekniken som det har pratats om i många år men som ännu inte har kommit till skott.

Tekniken är i detta fall extra fördelaktig eftersom LF-30 inte bara är förarens bil, den är nämligen också autonom (självkörande). Ratten kan således fällas in i och då är det praktiskt att rattstång saknas.

När bilen kör på egen hand ska det synas i fronten som lyser upp på ett specifikt sätt, när den körs av en förare är belysningen annorlunda. På så vis ska omgivningen kunna avgöra om det är människa eller maskin som kommer antågande.

Sidorutorna samt bakrutan kan tonas steglöst från helt genomskinliga till helt insynsskyddade. Lexus nämner det inte, men vi misstänker att toningen endast är möjlig i det självkörande läget.

Du som är van att sitta på hästryggen kanske gillar att sitta i förarsätet på LF-30. Förarplatsen är nämligen skapad enligt ett nytt koncept som Lexus kallad för ”Tazuna” och som är inspirerat av hur en ryttare kommunicerar med sin häst via tyglarna. Det viktigaste i funktionsväg finns i form av knappar på ratten och information på head up-skärmen. Geststyrning är också möjlig och presentationen av data förstärks med hjälp av Augmented Reality, AR (som betyder förstärkt verklighet).



Lexus menar att deras karaktäristiska spindelgrill har utvecklats till att omfatta hela bilen.

Inte bara föraren är omgärdad av ny teknik, även passagerarna i baksätet får sig en rejäl dos. Baksätet har vad Lexus kallar för ”artificiell muskelteknik” som anpassar sig till passagerarna för högsta möjliga komfort. Förutom ett rejält ljudsystem med bland annat högtalare i nackstöden kan baksätespassagerarna även leka med glastaket som kan presentera grafik och som kan styras med både röst och gester. Självklart är även denna display AR-förstärkt.

En rolig men kanske överdriven grunka som följer med konceptbilen LF-30 är en drönare som döpts till ”Lexus Airporter”. Den kan exempelvis transportare bagage från husdörren till bilens bagageutrymme.

Lexus LF-30 Electrified Concept är 509 centimeter lång, 199,5 centimeter bred och 160 centimeter hög. En rejäl bil med andra ord och därmed också med långt axelavstånd på hela 320 centimeter. Ekipaget väger 2,4 ton.



GALLERI
Lexus LF-30 Electrified Concept
35 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Mazda MX-30 officiell som märkets första elbil

Mattias Rabe, 23 oktober 2019

Ett av huvudnumren på bilsalongen i Tokyo är Mazdas första elbil. Den heter MX-30, når runt 20 mil per laddning och kan beställas från och med i dag. Pris: 349 900 kronor i Sverige.



Mazda satsar vidare på förbränningsmotorer, både bensin- och dieseldrivna. Den elektriska satsningen uteblir dock inte, och nu presenterar den japanska biltillverkaren märkets första helt eldrivna modell på Tokyosalongen – MX-30.

Modellen är en crossoverliknande historia med både typiska Mazda-drag men också med egna detaljer som får den att sticka ut från märkets övriga modeller. Den kanske mest utstickande detaljen är de små bakdörrarna. Dessa är upphängda i bakkant och öppnar upp precis som bakdörrarna på Mazda RX-8.

Unika bakdörrar i all ära, men det stora med MX-30 är förstås drivlinan som kallas för e-Skyactiv. Drivlinan är alltså elektrisk. Elmotorn är på 150 hästkrafter och drar nytta av energin som lagras i ett litiumjonbatteri på 35,5 kWh. Det sägs räcka till ungefär 20 mils körning vilket enligt Mazda är fullt tillräckligt med tanke på att européer i genomsnitt kör 4,8 mil per dag. Batteriet kan snabbladdas (max 50 kW) alternativt laddas hemma. Vid sistnämnda alternativ är max laddeffekt 6,6 kilowatt (kW).

Mazda MX-30 är 439,5 centimeter lång och därmed exakt lika lång som CX-30. De båda modellerna är även lika breda, 179,5 centimeter, däremot är MX-30 tre centimeter högre – 157 centimeter.

Mazda tar från och med i dag emot beställningar på MX-30. Första utgåvan heter MX-30 First Edition, kostar 349 900 kronor och är extrautrustad. Leveranserna påbörjas under hösten 2020.





GALLERI
Mazda MX-30
27 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nya Honda Jazz officiell som hybrid och Crosstar

Mattias Rabe, 25 oktober 2019

Fjärde generationen Honda Jazz har avtäckts i Tokyo (där den heter Fit). Europalanseringen sker under 2020, och hit kommer den som hybrid samt i ett nytt, mer tåligt utförande kallat Crosstar.



I ingressen ovan skriver vi att det är fjärde generationen Honda Jazz vi nu får se, och det är en korrekt beskrivning i och med att modellserien kom 2001. I Europa skulle vi dock kunna se nya Jazz som en femte generation eftersom det mellan 1983 och 1986 fanns en modell vid namn. Den hette egentligen Honda City, men det gillade inte Opel som kallade sin halvkombiversion av Kadett för Kadett City. Honda kröp till korset och döpte om City till Jazz.





Hur vi än räknar är det en ny generation Jazz som presenteras. Honda har varit snåla med informationen, några tekniska specifikationer bjuder de inte på. Däremot är de duktiga på att beskriva hybriddrivlinan, som är den enda som kommer att erbjudas i Europa, som en ”avancerad tvåmotorshybriddrivlina”. En hybrid har vanligtvis just två motorer, det är det som är grejen med hybrid. Själva ordet betyder också att man blandar två komponenter, vare sig det gäller bilar eller annat.

Honda skriver att hybridsystemet är nyutvecklat och att det ska ge en mjuk, responsiv och direkt körkänsla tillsammans med en exceptionell mix av stark, enkel körprestanda och imponerande bränsleekonomi. Som om inte det är nog sägs nya Jazz bjuda på sällsynt elbilsliknande kördynamik.

Nya generationen har många fina ord att leva upp till i våra framtida test.

På bakluckan sitter ett emblem där det står e:HEV. Det är Hondas nya beteckning på hybrider och lyder under märkets nya samlingsnamn för elektrifierade bilar – e:Technology.

Den kanske största nyheten med nya Jazz, som så klart har det magiska baksätet (Magic Seats) som kan fällas och donas med på alla möjliga sätt och vis, är modellversionen som heter Crosstar.

Honda Jazz Crosstar bjuder på högre markfrigång, plastdetaljer runt karossen, vattentätt interiörtyg och integrerade takrails. Mer än så får vi inte veta.

I mitten av 2020 är det säljpremiär för nya Jazz i Europa.

Mattias Rabe



5. Monstermärket gör comeback - som elbil

Redaktören bytbil 2019-10-24

Då kommer Hummer - utan dieselstinkande V8



Märket är känt som en av världens skitigaste bilar – men enorma diesel-V8:or. Nu kan Hummer göra comeback – som elbil. GM satsar 30 miljarder på en elbilsfabrik för nya modellen, uppger Reuters.

Visserligen erbjöd Arnold Schwarzenegger Greta Thunberg att låna Terminatorns elkonverterade Hummer – men märket är känt för enorma V8:or med både diesel och bensin, som spyr ut avgaser. Original-Huymveen hade en disel-V8 på sju liter. Därför är det lite oväntat att General Motors återupplivar Hummer som elbilsmärke.

Men GM är ute efter att tjäna pengar på elbilar och kommer fokusera på pickuper och stora suv:ar – biltyper som amerikaner älskar. Hummer har fortfarande en tuff image med fans som Dennis Rodman och Arnold Schwarzenegger.

– Att sätta tillbaka Hummer som namn är att ta fördel av ett starkt varumärke. Det är en kanonidé för GM eftersom halva marknadsföringen redan är betald. Att göra varumärket miljövänligt är bara grädden på moset, säger fordonsanalytikern Sam Fiorani.

Planen är att GM ska bygga en stor elektrisk pickup med Hummer-märke i nosen. Därför investerar GM nu 30 miljarder kronor i Detroit-Hamtramck-fabriken som ska göra elbilar. Satsningen är en del i en uppgörelse med bilarbetarfacket.

GM ha tidigare förlorat pengar på elbilar med Chevrolet Bolt som blev ett fiasko. Därför börjar man i stället med de i USA så populära pickuperna, som också har högre marginaler än småbilen Bolt.

Enligt Reuters kommer den första modellen, BT1, ut 2021 och sedan följer en prestandamodell 2022 och en elektrisk suv 2023. Priset blir höga 90 000 dollar, enligt fordonsanalytiker. Fabriken har en kapacitet på 80 000 bilar per år.

– GM tror på en helt elektrisk framtid och vi gör stora framsteg inom området. Vi har sagt att en pickup kommer vara en del av vår framtida portfölj, säger taleskvinnan Jordana Strosberg.

Relaterade artiklar



Audi-chefen: Dieselmotorer behövs i framtiden



Volkswagen: Kommer med 20 nya elbilar



Volkswagen I.D. siktar mot 2020



"Diesel-bilar överlever 20 år till"

NyTeknik

6. Pendlarbil på abonnemang ska få folk att välja vätgas

2019-10-26 07:00, **Felix Björklund**

Walesiska Riversimple hoppas att världen ska omfamna små vätgasfordon och satsar på både person- och transportbilar. ”Vi brukar säga att man inte kan hoppa över en klyfta i två steg”, säger Julia Chesney-Roberts på företaget.



"Vi ser på vätgas- och batteribilar som folk betraktar sol- och vindkraft. De kompletterar varandra", säger Julia Chesney-Roberts, marknadschef på Riversimple.

När Hugo Spowers, grundaren av Riversimple, tidigare i år var i Sverige för att presentera sig och vätgasbilen Rasa ville de visa en ny typ av företagsstruktur som la grunderna för att lyckas som ett vätgas-bilbolag.

Nu under ett vätgas-seminarium i engelska Swindon var man på plats för att presentera bilen.

– Vi ser på vätgas- och batteribilar som folk betraktar sol- och vindkraft. Det är inte motstående tekniker, utan de kompletterar varandra, säger Julia Chesney-Roberts, marknadschef på Riversimple.

Modellen Rasa är en liten bil tänkt för pendling och inte helt olik Volkswagens gamla enlitersbil XL1 både till utseende och tanke. En fulltankad Rasa ska ha räckvidd nog för 480 kilometers körning, men till skillnad från XL1 – som var ett svindyrt experiment – är tanken med Rasa att det ska vara mer av en mobilitetstjänst.

– Vi ska inte sälja bilen, utan bara erbjuda den på abonnemang där försäkring, service men även bränsle ingår. Genom att göra så här och erbjuda den på kontrakt på 1-3 år kan vi lösa problemet med hög produktionskostnad och låg volym. säger Julia Chesney-Roberts.

Pigga egenskaper utlovas

Affärsmodellen känns igen, och även om Riversimple vill påstå att den är unik så skiljer den sig inte märkbart från vad flera stora tillverkare (exempelvis Volvos Care by Volvo) håller på med. Förvisso är det få som erbjuder att bränslet ingår – men å andra sidan kostar varje körd kilometer motsvarande 1 krona och 40 öre. Tanken är att en bil ska kunna gå ut på multipla leasingavtal efter varandra med en liten uppfräschning emellan, och det är det här som ska särskilja dem och enligt Julia Chesney-Roberts finns det intresse.

– Vi ser att alla som bor inom 25 mils radie från en mack är en potentiell kund. Och det behövs bara 50 bilar för att det ska vara tillräckligt för ett tankställe att gå runt. Med ett sådant scenario skulle vi bara behöva 50 bilar i ett område på 5 000 kvadratkilometer för att vi ska ha ett businesscase.

Läs mer: Elbilen liknas vid en låda på hjul – ska skaka om marknaden

Själva bilen är tekniskt sett ganska exotisk. Till att börja har Riversimple valt att använda bränsleceller och vätgas. Bränslecellen är på 8,5 kW och den levererar ut energin till en motor vid varje hjul. Dessa motorer har en maxeffekt på 17 kW (konstant effekt på 6 kW). Systemeffekten ligger på 68 kW, vilket motsvarar ungefär 90 hästkrafter. Det kan låta trött, men med tanke på att bilen bara väger 630 kilo så utlovas pigga egenskaper. Det senare inte minst av att bilen har superkondensatorer som lagrar bromsenergi – och sedan skickar tillbaka den till motorerna vid acceleration.

”Vi ser en enorm efterfrågan”

På frågan hur hjulmotorerna klarar ojämnheter säger Julia Chesney-Roberts att hon förvisso inte är expert på just det, men att ingen har klagat på det när bilen har körts. Vi låter det vara osagt, men motorn väger 15 kilo vilket tillsammans med fälgen börjar bli rätt mycket massa som inte är dämpad på annat sätt än av däcket.

I dagsläget håller Riversimple på att bygga de första 20 bilarna som ska vara med i den första testomgången. Men man har stora planer på att utöver pendlarbilar även ge sig in i transportbranschen.

– Vi ser en enorm efterfrågan på hållbar så kallad last mile-delivery och den marknaden kommer nog öka enormt på kort tid. Så vi kommer att så snart som möjligt även börja med små skåpbilar. Och när folk frågar varför vi satsar så mycket så snabbt? Vi brukar säga att man inte kan hoppa över en klyfta i två steg, säger Julia Chesney-Roberts.

Last mile-delivery är det sista steget i logistikkedjan när ett paket ska levereras till en mottagare.

Fakta Riversimple Rasa

• Räckvidd:	480 km
• Motor:	Fyra elmotorer, en i varje hjul.
• Maxeffekt:	17 kW per motor
• Systemeffekt:	68 kW.
• Max vridmoment:	170 Nm per motor, 680 Nm system
• Vikt per motor:	15 kg.
• Förbrukning:	1,2l/100 km.
• Acceleration	0-100 km/h: 9,6 sekunder
• Koldioxidutsläpp:	40 g/km (well to wheel)
• Bränslecell:	8,5 kW.
• Vikt på bilen:	630 kg.

Elbilen liknas vid en låda på hjul – ska skaka om marknaden

Europeisk storsatsning på vätgaslastbilar – med bränsleceller från Powercell

Så ska explosion undvikas i unika vätgaslagret

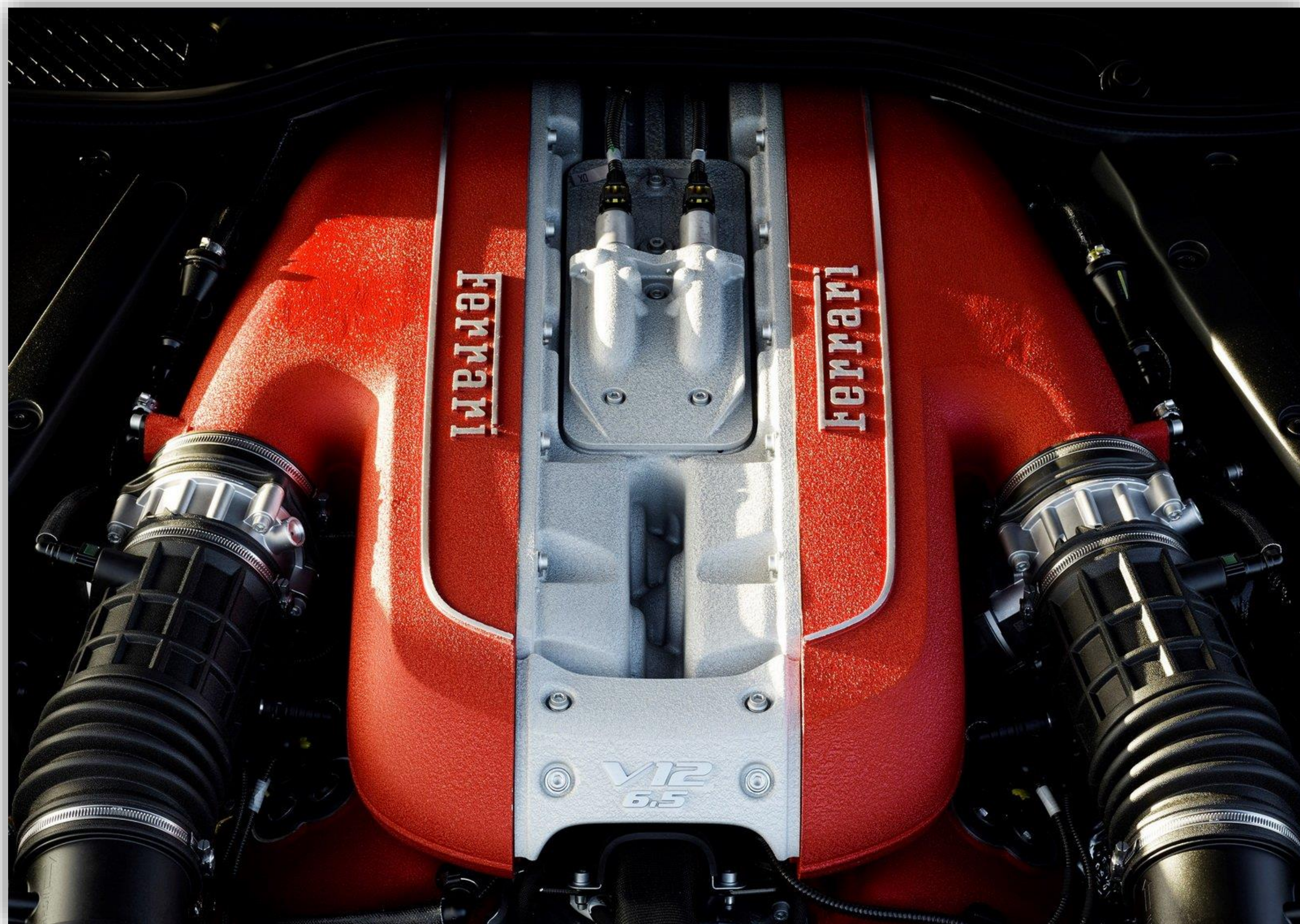
Uppdaterering av Toyotas vätgaspionjär att vänta 2020

Feber

7. Ferrari lämnar in patent på bränslesnålare V12:a

Av Bobby Green 2019-10-25kl 15:00

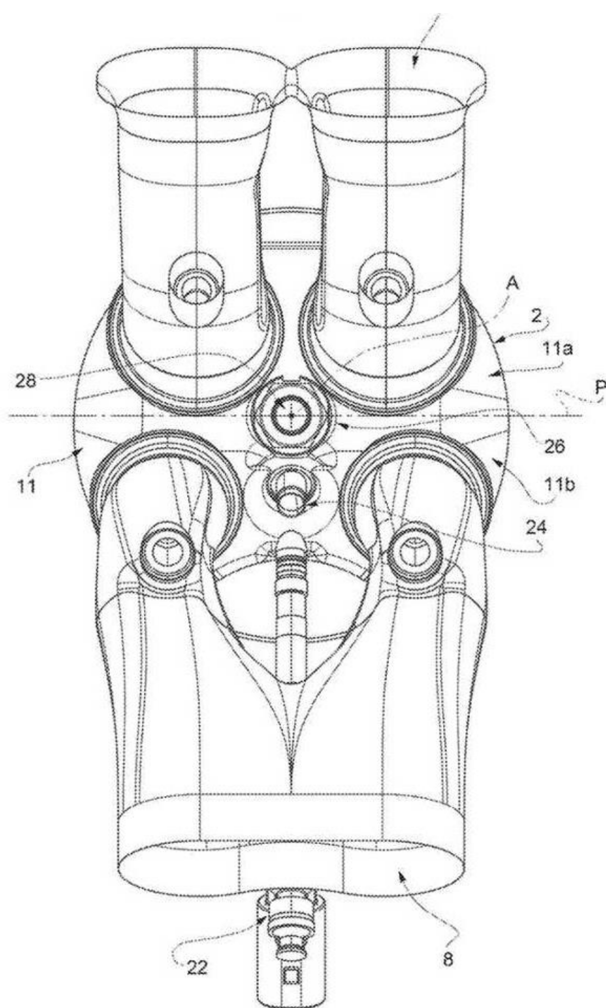
Vill inte använda turbo eller elektrifiera

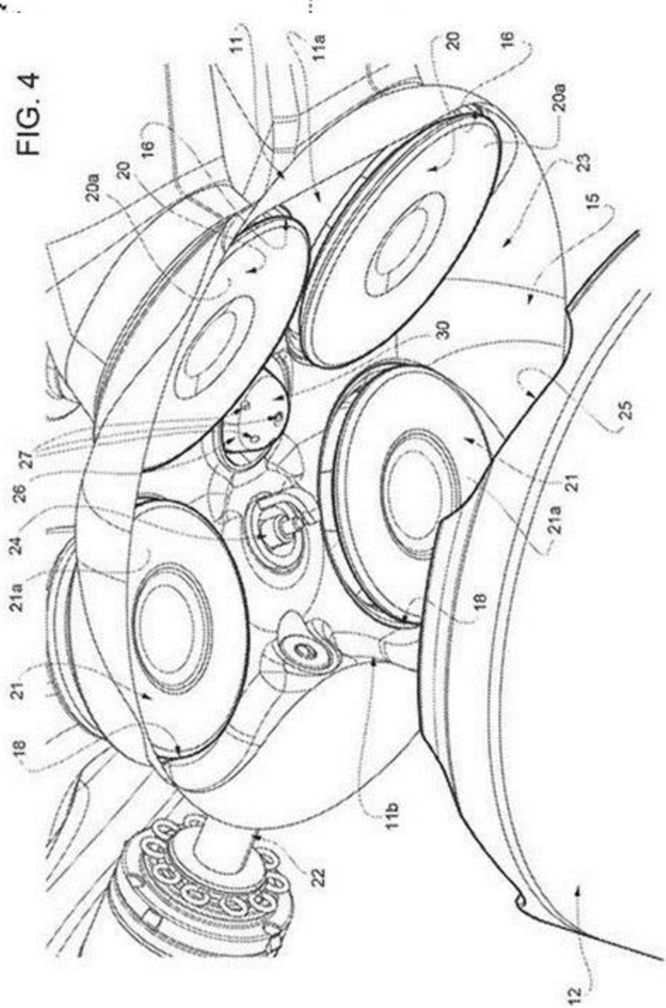


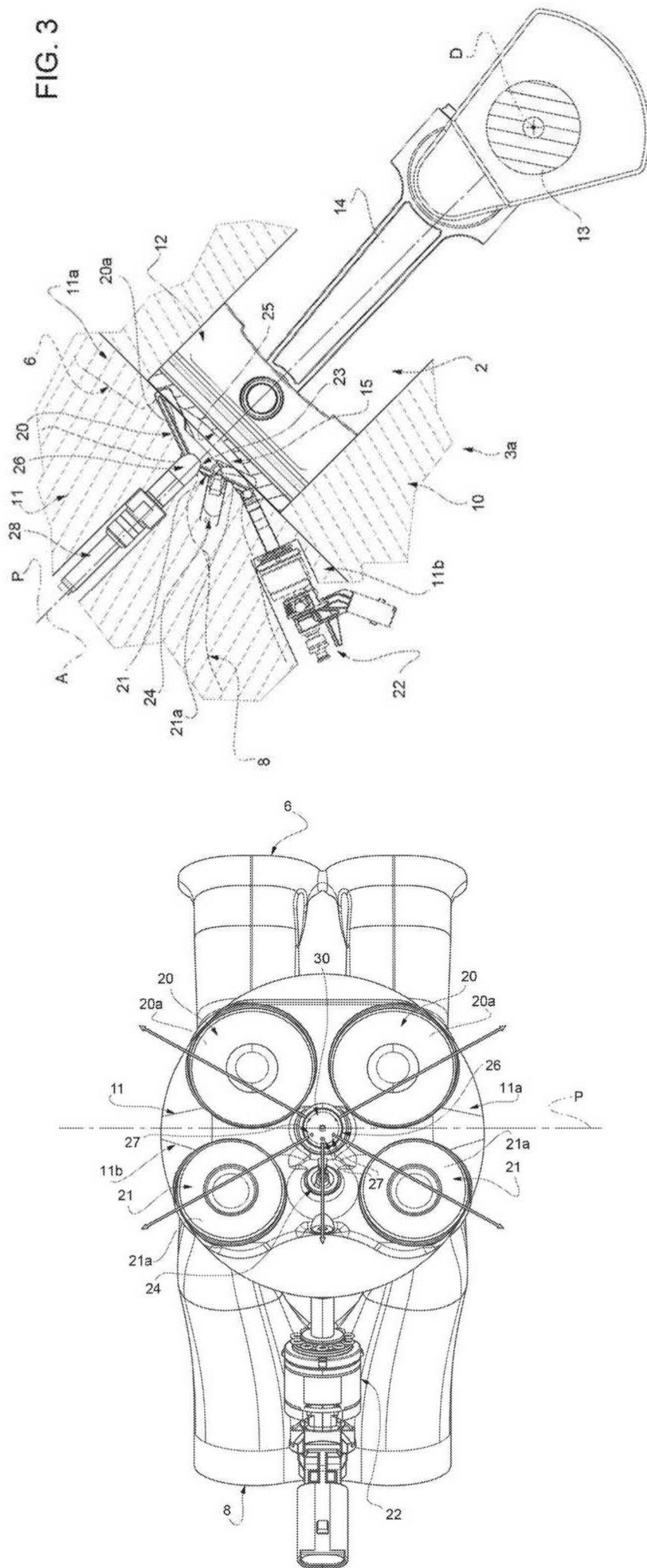
Ferrari har lämnat in patentansökan till United States Patent and Trademark Office som gäller en helt ny V12-motor som ska vara bränslesnålare och effektivare än det tillverkaren erbjuder idag. Man presenterar två stycken olika förbränningsmetoder för att spara på dropparna. Den ena ser till att pytsa in lite soppa precis innan tändstiften tänder till för att på vis skapa en hetare luft/bränsle-blandning så att katalysatorn snabbare blir varm under motorstart. Den andra lösningen är en förkammare monterad ovanpå den vanliga förbränningskammaren. Dessa är ihopkopplade via små kanaler och i förkammaren finns ytterligare en uppsättning tändstift.

I september meddelade Ferrari att de kommer att kämpa för att behålla sin icke överladdade V12:a på 6,5 liter. Man har behövt modifiera den för att möta Euro 6-kraven men inte genom någon konstgjord andning eller elektrifiering. Michael Leiters som är teknisk chef hos Ferrari sa följande tidigare i år:

"A naturally aspirated V12 engine is not a downsized engine, and for me it doesn’t make sense as a hybrid. We will fight for the V12, of course. We will do everything we can to keep it as it is core to our brand. But a real hybridization of the V12? I don’t see it. The LaFerrari was hybridization for performance. In the future, we’re being forced to look at emissions and if you want to really utilize the CO2 benefit, you have to downsize."


A
2
11a
28
P
26
11
11b
24
22
8


FIG. 4
11
11a
20
16
20a
23
15
30
25
21
21a
18
11b
22
12
27
26
24


FIG. 3
D
14
13
12
11a
20a
25
6
2
23
15
20
3a
26
11
10
28
P
11b
A
21
24
21a
22
8
30
20a
27
11b
21
21a
24
26
11a
P
21a
21
27
22
8

GRANTURISMO

8. Ford Mustang MK1

Gran Turismo Magazine nr.4 2014

Mustang blev inte bara en av Fords största succé någonsin, utan också en av bilvärldens absolut största ikoner genom tiderna. Nu fyller den 50 år, men inget år är likt det allra första i Mustangens liv



Efterkrigstidens verkliga ikoner och långkörare är bara en handfull. Folkabubblan, Hundkojan, Corvetten, 911:an och Ford Mustangen verkar alla ha ett evigt liv. De är designikoner som, mer eller mindre trogna sin originalidé, är tillverkade i mer eller mindre obruten svit i minst ett halvsekel. Men det var bara Fords coupéversion av budgetbilen Falcon som slog igenom med en rejäl ljudbang i bilvärlden.

Den 17 april 1964 öppnade Fordhandlarna för order på den nya "sportbilen" (i jänkarnas ögon i alla fall), och när butikerna stängde igen på kvällen den första försäljningsdagen hade 22 000 order tecknats. Efter tre månader hade man sålt 100 000 bilar, vilket var målsättningen för hela det första årets produktion, och efter ett år hade över en halv miljon Ford Mustang levererats till sina entusiastiska köpare.

Ford Motor Company hade inte fått till en sådan smash hit sedan A-Forden introducerades 1928, och Mustang blev den framgång som kom att göra Lee Iacocca – då ansvarig för Fords bildivision – till en av bilvärldens legendariska ledare.

Allt med Mustang blev rätt. Eller om man uttrycker sig lite mer precist: allt blev rätt till det pris Mustangen såldes för på hemmamarknaden (knappt 2 500 USD). Med sin dramatiska design, sina hyfsade prestanda och den praktiska framtoning som bilen hade (baksäte, hyggligt bagageutrymme) blev Mustangen den perfekta andrabilen i hushållet, den som de flesta medelinkomsttagare i USA hade råd med på 1960-talet.

Självklart betydde prispressen att Mustang blev en enkel bil, byggd med de billiga bitar som Ford redan hade i produktion. Med den 2,8 liter stora sexan från Falcon, som gav 100 SAE-hästar, och treväxlad låda, var den kanske väl trött och ur led med bilens ganska fartfyllda linjer. Men det fanns god bot genom en 4,3-liters/260 kubiktums V8-maskin med 180 hästar, som med en fyrväxlad manuell låda fick Mustangen att röra på sig riktigt bra.

Ännu mer sprutt i bitarna blev det på hösten 1964, då 289-motorn på 225 (alltid klena SAE-) hästar, den så kallade A-motorn med fyrportsförgasare, introducerades. I modellprogrammet överträffas den bara av K-motorn, en High Performance-variant på 271 hästar med en del seriösa trimbitar. Det byggdes bara cirka 6 500 Mustanger med K-motorn under 1965 och -66, vilket gör den betydligt mer eftertraktad än övriga tidiga bilar med ett prispåslag på uppåt 40 procent. Det var också denna motor som Carroll Shelby använde i sin GT350, där man vred ur maskinerna ytterligare ett 30-tal hästar innan de sänktes ner i de hårdkokta, tidiga GT 350-bilarna.



1964 Mustang convertible



1966 Mustang Fastback

Simultant med Hardtopversionen av Mustang presenterade Ford också en öppen Convertible och en kanske ännu vackrare Fastback-kaross. Cabben sålde inte helt överraskande som smör i solsken, nästan 200 000 bilar byggdes de första två åren, de flesta med sexcylindriga motorer och automatlåda, vilket garanterade en flegmatisk framfart i innerfilen. Många fler valde de starkaste motorerna i Fastback-karossen, men i och med att priset var högre såldes heller inte så många, knappt ens tio procent av Hardtopens volymer. Det är också den enkla förklaringen till att Fastback är betydligt dyrare än Hardtop-versionen idag, oftast skiljer det 50 000 kronor med motsvarande drivlina.

I Sverige var amerikanska bilar förhållandevis dyra på 1960-talet, en Mustang med V8 kostade runt 25 000 kronor ny när den lanserades (aningen mer än en Volvo P1800). Det betyder att få svensksålda bilar från 1960-talet fortfarande är i livet och finns att köpa på marknaden, men att det samtidigt är ett mindre problem eftersom det finns gott om USA-importer – vi svenskar har varit flitiga USA-bilsimportörer genom åren. Det stora utbudet här (och faktiskt nästan överallt) gör att man snabbt kan hitta en Mustang i det stuk man vill ha, även om man vill hålla sig till den första generationen innan den fick ett facelift 1967. Originalbil, renoverad eller patinerad, hottad för gata eller dragstrip, Shelbyklon eller blandningar av alltihop.

Kärt barn kommer i många skepnader, och kärleken till Mustang liknar den Porscheägarna skänker sina gamla 911 – alla stilar funkar så länge det är genomtänkt och välgjort. Bilens utstrålning är så stark att den bär igenom även de grövsta ingrepp.

Till skillnad från Porscheägandet rör sig Mustanglivet i en folkligare och mer angenäm kostnadsklass. Allt finns att köpa, till priser som är häpnadsväckande låga, och det är lekande lättskruvat.

Fortfarande är det riktigt god valuta för slantarna som är det främsta försäljningsargumentet för Ford Mustang, nu som då!

Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

9. Vid en däcktrave i Minnesota

Publicerad 18 oktober, **text Mårten Carlsson**

Platsen är Chatwick i Minnesota och tidpunkten någon gång i seklets början. Bildäck var vita då, när kom svarta däck?



Även om bilarna ännu inte räknades i några större antal så gick det åt däck i mängder.

Det första luftfyllda däcket uppfanns av John Boyd Dunlop 1888, och med det uppfanns också punkteringen.

De tidiga automobildäcken var i princip bara gummislangar som nästades vid fälgen antingen med spikade klämmor eller på annat sätt.

Senare började man även vulka mönstrade slitytor på slangarna, och byggde dom runt en stomme för att de skulle bli lite stabilare. Från början var stommen och corden av bomull.

Däcken fram till den här tiden var ofta vita eller beigeaktiga, men någon gång på 1910-talet upptäcktes genom en incident i laboratoriet hos Michelin att om man blandade svart pigment i gummiblandningen, så ökade hållbarheten avsevärt.

Inledningsvis var ofta bara slitytan vulkad med svart gummi och lämnade däcksidan vit, dom fick alltså "whitewalls". Nånting som senare kom att behållas och utvecklas som en del av själva designen av däcket, men från början var alltså bara en naturlig effekt av tillverkningsprocessen. De första helt svarta däcken från Michelin kom ut 1918.

Klassiker

10. Grattis Citroën 2CV Charleston!

Publicerad 28 oktober 2009

Text Carl Legelius

Idag har Simon och Simone namndag. Därute. I vår lilla värld firare vi hellre Citroën 2CV Charleston.



Charleston är en modedans och en modevariant av Citroën 2CV. Charleston är den specialare som är klart lättast att identifiera av en hel mängd av varianter på 2CV som till exempel Transat, Beachcomber, Dolly, Cocorico, Bamboo och Perrier.

Det är nog ingen överdrift att påstå att Charleston förnyade intresset för 2CV högst dramatiskt då den presenterades hösten 1980. Plötsligt var det som om slitvargen 2CV fick en helt ny lyskraft. Flumstämpeln bleknade och in på scenen klev en chic nostalgimakapär med en autencitet som bara ett original kan uppvisa. Både namnet och lackeringen anspelade på 1920-talet vilket på något underligt vis smälte samman väl med 2CV:s fyrtiotalstalsform.

Den röd-svarta lackeringen kompletterades snart med kombinationen gul-svart och tvåtonsgrått.

Charlestontricket var tänkt att finnas en begränsad tid, men efterfrågan blev så stor att den blev ett stående inslag i modellprogrammet.

Den 27 juli 1990 lämnade den sista 2CV:n bandet i Mangualde-fabriken i Portugal och det var just en - Charleston.

3 867 932 2CV tillverkade men räknar man in Mehari, Dyane och andra versioner av 2CV blev produktionen totalt 6 990 520 exemplar.

Precis allt blir kul bara man äger en Charleston.



Historiska referenser och faktiska omständigheter är till för att blandas i en salig allmännostalgisk röra.

Det gäller att vända på varje sten i jakten på historiska kopplingar vilket i fallet med Citroën C3 Pluriel Charleston innebär en remake på en 1920-talspastisch applicerad på en 1940-talsbil på 1980-talet.



Pluriel Charleston – nog blir man lite sugen...?

HÖGSTA VÄXELN

11. Formel 1 planerar en floridiansk återkomst

Av Tobias Jonasson -18 oktober, 2019

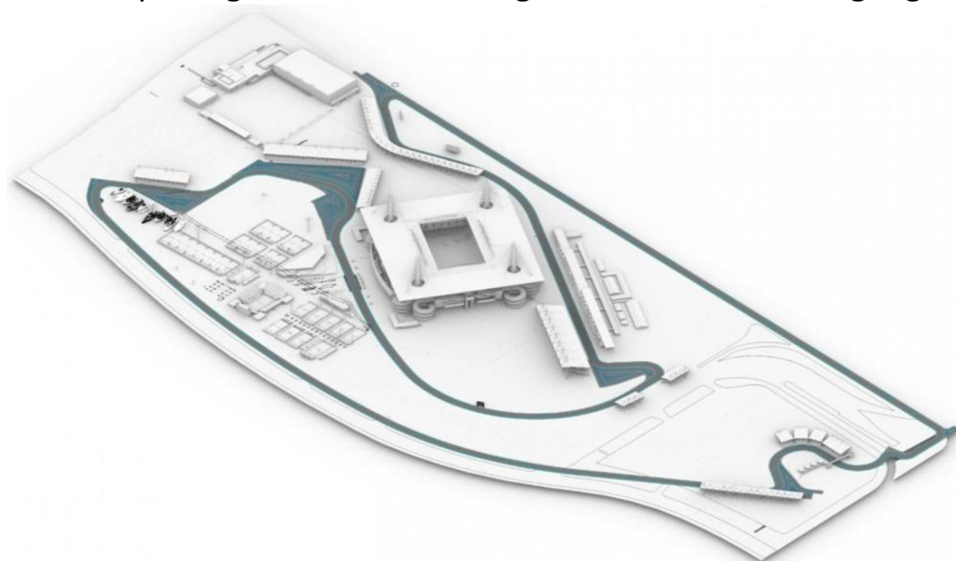
Efter 60 års uppehåll



Är du lika intresserad av housemusik och alkoholstinna strandfester som av motorsport? Om svaret på den frågan är ja kommer du att glädjas av följande nyheter: Formel 1 har ingått en överenskommelse med Miami Dolphins ägare gällande en framtida Grand Prix-tävling i NFL-lagets hemstad. Förslaget måste emellertid först godkännas av den floridianska centralmakten.

En kulturkrock kan tyckas; Florida associeras knappast med flärdfull elegans i första hand – olikt Formel 1-industrin som i det närmaste personifierar nämnda värdegrunder. Sa någon vattenskotrar och överdimensionerade skräpmatsmenyer? Nåväl, chefredaktör Marcus Berggren kan åtminstone glädjas åt förslaget i egenskap av utvandrare till vilda västern.

Tycka vad man vill, men planerna är de facto långt gångna. Tävlingsbanan (se ovan rendering) planeras att byggas kring Miami Dolphins hemmaborg, Hard Rock Stadium; det blir inte mer amerikanskt än så. Om projektet får grönt ljus i en kommande omröstning 28 oktober återvänder alltså världens mest prestigefulla motortävling till Florida för första gången sedan 1959.



SPORT BLADET

12. Lewis Hamilton tog segern i Mexikos GP

Av Anna Andersson, 27 oktober 201922:04

Lär vinna VM i USA om en vecka



FILM: ***https://www.aftonbladet.se/a/nalRrd***

Valtteri Bottas håller liv i kampen om VM. I minst en vecka till. Då lär däremot Lewis Hamilton vinna VM. – Det gör ingenting att jag får vänta, skrattar Hamilton.

I och med att Max Verstappen flyttades tillbaka i starten av Mexikos GP i Formel 1 så delade Ferraris båda förare Charles Leclerc och Sebastian Vettel på först startled, men trots det blev det ingen seger.

Återigen gjorde det italienska teamet ett mindre bra jobb med strategin.

– Där måste vi vara lite skarpare, erkänner Sebastian Vettel.

Återigen var det Mercedes som dominerade. Även om VM-ledaren Lewis Hamilton hade en tuff start där han bland annat hade kontakt med Max Verstappen så kom han in i loppet ordentligt. Hans team Mercedes valde också en smart strategi och med ett tidigt depåstopp på det 24:e varvet tog de kommandot i loppet.

– Vi stannade för tidigt, jag klarar inte detta, ropade Hamilton över radion under loppet.

Lewis Hamilton behöver fyra poäng

Men hans oro var inte befogad. Lewis Hamilton tog ännu en seger och utökade sin ledning i mästerskapet.

– Detta var ett otroligt resultat. När vi kom hit trodde vi inte att vi skulle ta en seger, men det gjorde vi trots att jag hade rejäla skador på bilen, säger Hamilton efter loppet.

– Detta var otroligt tufft och min andra stint kändes fruktansvärt lång.

Därmed talar det mesta för att han tar vinner sjätte VM-titel i USA om en vecka. Då behöver Hamilton bara ta fyra poäng för att säkra mästerskapet.

– Det gör verkligen ingenting att det dröjer, jag älskar racingen och tar ett race i taget, säger Hamilton.

– Detta är en deltävling som jag har velat vinna väldigt länge, men det har varit svårt för oss.

2017 och 2018 vann han VM-titeln i Mexiko, men aldrig loppet. 2019 blev det ingen VM-seger, men väl en vinst i loppet. Ferraris Sebastian Vettel slutade tvåa i Mexiko, Mercedes Valtteri Bottas trea och Ferraris Charles Leclerc fyra.

FAKTA

Resultat Mexikos GP

1) L. Hamilton,	Mercedes
2) S. Vettel,	Ferrari
3) V. Bottas,	Mercedes
4) C. Leclerc,	Ferrari
5) A. Albon,	Red Bull
6) M. Verstappen,	Red Bull
7) S. Perez,	Racing Point
8) D. Ricciardo,	Renaul
9) P. Gasly,	Toro Rosso
10) N. Hülkenberg,	Renault
11) D. Kvyat,	Toro Rosso
12) L. Stroll ,	Racing Point
13) C. Sainz,	McLaren
14) A. Giovinazzi,	Alfa Romeo
15) K. Magnussemn,	Haas F1
16) G. Russell,	Williams
17) R. Grosjean,	Haas F1
18) R. Kubica,	Williams
Bilar som bröt:	
L. Norris,	McLaren
K. Räikkönen,	Alfa Romeo

F1-förare i bråk om klimatet

Ägarna och teamen långt ifrån enade om framtidens F1

IndyCar 2020: Guide till alla lopp för Ericsson och Rosenqvist

Kenny Bräck om karriären och kraschen



13. Seger i Mexiko – en VM-titel i USA?

27 oktober, 2019, kl. 22:32

Lewis Hamilton vann Mexikos GP. Men det räckte inte för att vinna VM.



Seger i Mexiko, en VM-titel i USA?

Inte den här veckan i alla fall. Däremot lär han göra det i Austin på söndag. Där behöver han fyra poäng, vilket inte bör vara speciellt svårt för honom och Mercedes. Då kör han och F1 till en bana där han verkligen trivs. Lewis Hamilton har tagit sex GP-segrar i Texas.

Mer om det kan vi prata om i veckan som kommer.

Hur tänkte Ferrari?

Nu kan jag inte låta bli att fundera över hur Ferrari valde sin strategi, trots två bilar i första startled blev stallets strateger återigen lurade av Mercedes. Charles Leclerc som hade banposition när depåstoppen startade, sattes på en strategi med två depåstopp för att i första hand tävla mot Red Bulls Alex Albon. Då förlorade han kampen mot Mercedes.

Lägg där till att Ferrari gjorde en liten miss i depån under hans andra stopp vilket definitivt förvandlade hans pole position till plats fyra.

– Vi skulle täcka upp för Albon, förklarade Leclerc valet av strategi efter loppet och det om något är väl ett bevis på hur mycket mer komplicerat strategiarbetet blir när det är fler än två team som slåss om segern.

Inte nog med att Ferrari sänkte Leclercs möjligheter att vinna loppet stallet lyckades inte heller täcka upp för Sebastian Vettel som valde ett depåstopp. När Mercedes gjorde en undercut klarade inte Vettel av att svara och även om han hade bättre däck i slutet av loppet fick han stryk av Hamilton som tog hand om sina däck på ett ypperligt sätt. På något sätt så känns det så systematiskt för Ferrari, återigen har de slängt bort en seger och på något sätt så har de så enormt svårt att få en hel helg att stämma. Det är alltid någon liten detalj som felar – och det är alltid den som blir så dyrbar i kampen om VM-titeln.

Mer om racet och hela resultatet läser du här.

Snabbast i kvalet, straffad och långt efter



Tung helg

För Max Verstappen var detta en helg att glömma. Först straffades han med tre platsders nedflyttning i starten för att ha ignorerat gulflaggen under kvalet. I kampen efter starten var han sedan inblandad i en incident med Lewis Hamilton och därefter i en annan med Valtteri Bottas. När Verstappens och Bottas bilar rörde vid varandra gick hans ena bakdäck sönder – och den punkteringen blev väldigt kostsam. Till slut kämpade han sig upp till plats sex.

Det var dock en besvikelse för mannen som vunnit de två senaste loppen i Mexiko och dessutom var snabbast i kvalet.

Missar i depån

Missar i depån var det gått om i Mexiko. Alfa Romeo tappade ner Antonio Giovanazzi under däckbytet vilket förstörde hans dag. Även McLaren gjorde en miss när de skulle byta Lando Noris däck och de inte fick på hans vänstra framdäck ordentligt. Där försvann alla möjligheter till VM-poäng i Mexico.

Ferrari strulade också i depån och det kostade Charles Leclercs alla möjligheter att vara med och slåss om segern. De sekunderna han tappade där kan ha varit avgörande i kampen om en pallplats.

Efter GP.loppet i Mexiko vänder F1 nu till USA, Texas och COTA.
Det är bara en vecka till nästa race.
Häng med i bloggen fram till dess.

SLUT